

Rec'd ECT/PTO

23 DEC 2004

No English title available.

Patent Number: DE883846

Publication date: 1953-07-20

Inventor(s): BARENYI BELA

Applicant(s): DAIMLER BENZ AG

Requested Patent: ☐ DE883846

Application Number: DE1951D010460 19511021

Priority Number(s): DE1951D010460 19511021; DEX1064235 19511020

IPC Classification:

EC Classification: B62D21/00

Equivalents:

Abstract

Data supplied from the esp@cenet database - I2

Erteilt auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949
(WlGBL S. 175)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



AUSGEGEBEN AM
20. JULI 1953

DEUTSCHES PATENTAMT
PATENTSCHRIFT

Nr. 883 846
KLASSE 63c GRUPPE 37
D 10460 II/63c

Béla Barényi, Stuttgart-Rohr
ist als Erfinder genannt worden

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim

Fahrgestell für Kraftfahrzeuge

Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 21. Oktober 1951 an
Patentanmeldung bekanntgemacht am 20. November 1952
Patenterteilung bekanntgemacht am 3. Juni 1953

Die Erfindung betrifft ein Fahrgestell für Kraftfahrzeuge, dessen Längs- und Querträger zwischen den Fahrzeugachsen einen ringförmig geschlossenen Rahmen bilden und dessen Querträger nach den 5 Achsen hin durchgewölbt oder pfeilförmig durchgeknickt sind.

Bekannte Rahmen dieser Art wurden bisher in einem Stück hergestellt, oder die für sich hergestellten Längs- und Querträger wurden an ihren 10 Stoßstellen miteinander verschweißt. Der in dieser Weise hergestellte Rahmen bildete ein großes unhandliches Stück, das bei der Montage des Fahrzeuges und auch bei Beschädigungen des Rahmens für die Behebung des Schadens nachteilig war.

15 Die Erfindung bezweckt, diese Nachteile zu vermeiden. Sie besteht darin, daß der ringförmige Teil des Rahmens im Bereich der Querträger oder an deren Stoßstellen mit den Längsträgern geteilt ist

und die Rahmenteile durch lösbare Mittel miteinander verbunden sind. Die Querträger können hierbei im Scheitel ihrer Durchbiegung geteilt sein. Zusätzlich kann hierbei auch eine Teilung der Querträger an den Stoßstellen mit den Längsträgern vorgenommen werden. Auch wird erfindungsgemäß vorgeschlagen, in der Längsmitte des Fahrgestells 25 zusätzliche Längsträger von den Querträgern aus nach den Fahrzeugenden zu anzuordnen und die Teilung des Rahmens an den Stoßstellen zwischen den zusätzlichen Längsträgern und den Querträgern vorzunehmen. 30

Durch diese neuartige Ausbildung des Fahrgestells wird nicht nur der angeführte Mangel der bisherigen Herstellungsweise beseitigt, sondern auch ein leichter Austausch beschädigter Rahmenteile ohne Ausbau und insbesondere ohne Entwertung 35 des übrigen Rahmens ermöglicht. Außerdem ge-

BEST AVAILABLE COPY

stattet die Herstellung des Rahmens aus leicht zu verbindenden Einzelteilen verschiedene Kombinationen dieser Teile und damit die Anpassung der Rahmenform an die jeweiligen Erfordernisse.

5 Einige Ausführungsbeispiele des Erfindungsgegenstandes sind in der Zeichnung schematisch in Abb. 1 im Längsschnitt und in Abb. 2 bis 8, die jeweils nur ein halbes Fahrzeug, d. h. den Bereich einer Achse wiedergeben, in der Draufsicht dargestellt.

10 Das Fahrgestell nach Abb. 1 besitzt einen Rahmen, dessen Längsträger 1 zwischen den Achsen 2 durch zwei Querträger 3 zu einem ringförmig geschlossenen Rahmen verbunden sind, während der über die eine Achse 2 hinausragende Längsträger 4 die Verlängerung des Seitenlängsträgers 1 oder einen als Mittelträger (Abb. 2, 5 bis 8) ausgeführten Rahmenteil bilden kann.

20 Zwischen den Längsträgern 5 nach Abb. 2 ist ein Querträger gezeigt, der in Teile 6, 7 unterteilt ist, die jeweils mit dem zugeordneten Längsträger 5 verschweißt sind, während ihre inneren Enden mit dem als Mittelträger ausgebildeten Rahmenfortsatz 8 lösbar verbunden, also beispielsweise zusammengeschrubt sind. Dabei kann dieser Rahmenfortsatz 8 beliebig als ein- oder mehrteiliger, eventuell weitere Querträger aufweisender Träger ausgebildet sein.

30 Nach Abb. 3 ist eine Teilung des ringförmigen Rahmens nur an den Stoßstellen 9 des einteiligen Querträgers 10 mit den Längsträgern 11 vorgesehen.

Abb. 4 zeigt die Teilung und lösbare Verbindung des ringförmigen Rahmens in der Mitte des Querträgers bei 12 und an den Stoßstellen 13.

35 Bei dem Rahmen nach Abb. 5 sind die Längsträger 14 mit Teilen 15 des Querträgers aus einem Stück hergestellt und die Teile 15 sind lösbar mit dem in der Längsmitte des Fahrgestells angeordneten Rahmenfortsatz 16 verbunden, der sich von den Teilen 15 des Querträgers nach dem Fahrzeugende zu erstreckt. Die Teile 15 könnten auch ohne den zwischengeschalteten Fortsatz 16 unmittelbar miteinander in ihrem Scheitel verbunden werden.

40 Der Querträger 17 in Abb. 6 dagegen ist mit dem Rahmenfortsatz 18 aus einem Stück hergestellt und an den Stoßstellen 19 lösbar mit den Längsträgern 25 verbunden.

In Abb. 7 ist der Querträger in drei Teile 20, 21, 22 geteilt, wobei der mittlere Teil 21 mit einem Rahmenfortsatz 23 verschweißt ist, der sich wieder vom dem Querträger nach dem Fahrzeugende zu erstreckt. Die einzelnen Teile sind an ihren Stoßstellen durch lösbare Mittel miteinander verbunden.

55 Abb. 8 schließlich deutet bei gleicher Ausführung wie Abb. 5 einen ringförmigen Rahmen 24 an, der

von einem durchgehenden Mittelträger durchsetzt wird. Die Teilung des Rahmens ist bei dieser Ausführung zwischen dem mittleren Längsträger und den Querträgern vorgenommen.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Fahrgestell für Kraftfahrzeuge, dessen Längs- und Querträger zwischen den Fahrzeugachsen einen ringförmig geschlossenen Rahmen bilden und dessen Querträger nach den Achsen hin durchgewölbt oder pfeilförmig durchgeknickt sind, dadurch gekennzeichnet, daß der ringförmige Teil des Rahmens im Bereich der Querträger oder an deren Stoßstellen mit den Längsträgern geteilt ist und die Rahmenteile durch lösbare Mittel miteinander verbunden sind.

2. Fahrgestell nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Querträger im Scheitel ihrer Durchbiegung geteilt sind.

3. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Teilung der Querträger im Scheitel ihrer Durchbiegung und an den Stoßstellen mit den Längsträgern vorgenommen ist.

4. Fahrgestell nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß in der Längsmitte des Fahrgestells zusätzliche Längsträger von den Querträgern aus nach den Fahrzeugenden zu angeordnet sind und die Teilung des Rahmens an den Stoßstellen zwischen den zusätzlichen Längsträgern und den Querträgern vorgenommen ist (Abb. 2 und 5).

5. Fahrgestell nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Teilung des Rahmens außer an den Stoßstellen zwischen den zusätzlichen Längsträgern und den Querträgern auch an den Stoßstellen zwischen dem Querträgern und den Längsträgern vorgenommen ist (Abb. 7).

6. Fahrgestell nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die in der Längsmitte des Fahrgestells von den Querträgern aus nach den Fahrzeugenden zu angeordneten zusätzlichen Längsträger mit den Querträgern aus einem Stück bestehen und die Teilung des Rahmens an den Stoßstellen der Querträger mit den Längsträgern vorgenommen ist (Abb. 6).

7. Fahrgestell nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß ein zusätzlicher, durchlaufender Längsträger in der Längsmitte des Fahrgestells angeordnet und die Teilung des Rahmens an den Stoßstellen zwischen dem mittleren Längsträger und den Querträgern vorgenommen ist (Abb. 8).

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Abb. 1

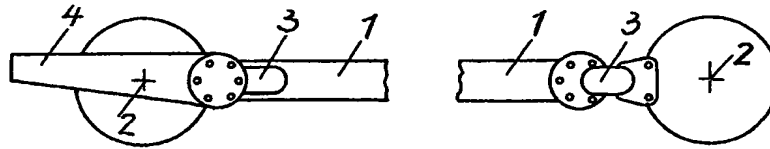


Abb. 2

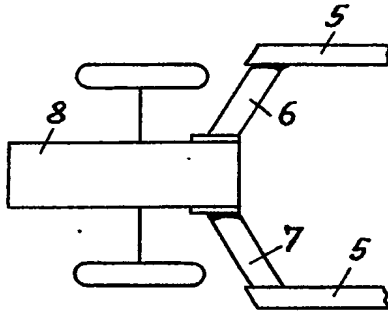


Abb. 3

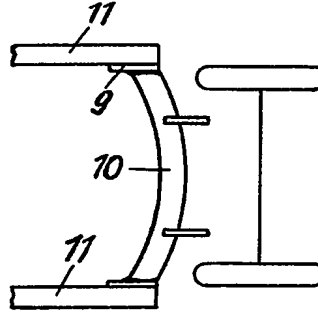


Abb. 4

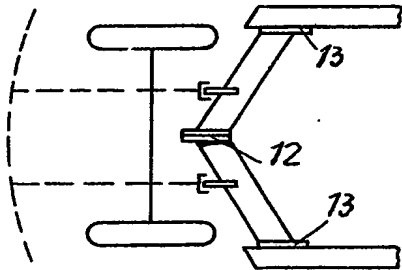


Abb. 5

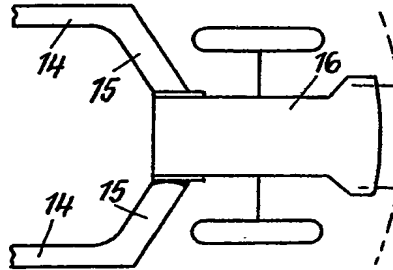


Abb. 6

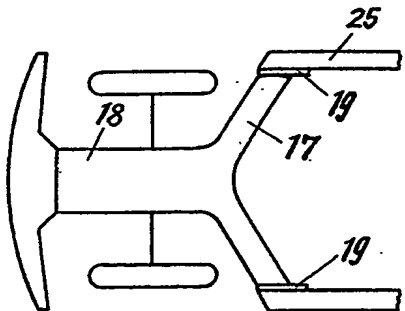


Abb. 7

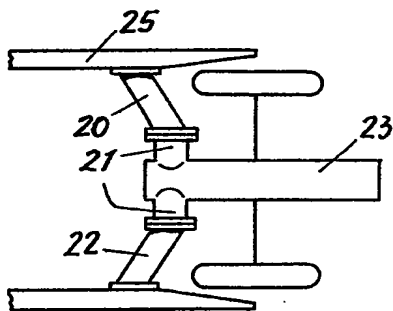


Abb. 8

